BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Direction Coordination des Chantiers

Mode d'emploi pour l'exécution des chantiers en voirie en Région de Bruxelles-Capitale

Juillet 2014 - Version 002

Sommaire:

Remarque liminaire: 2

I. Avant le chantier 3

1. L'état des lieux d'entrée: 3

2. L'avis de démarrage de chantier: 3

3. La communication du chantier: 4

a) par affiches pour les usagers actifs: 4

b) par toutes-boîtes pour les riverains: 4

c) par panneaux pour les conducteurs de véhicules motorisés: 5

II. Pendant le chantier 6

1. Les barrières du chantier: 6

1.1 Barrières de type A 7

1.2 Description des barrières de type B 9

2. Protection des dépendances de la voirie: 9

3. Ordre et propreté du chantier en cours d'exécution: 10

4. Gestion de la signalisation routière: 10

5. Eclairage du chantier: 10

6. Circulation du charroi: 10

7. Les couloirs de contournement du chantier: 10

8. Le panneau de signalisation du couloir de contournement 13

a) Panneau de signalisation d'un couloir pour les piétons et les PMR (personnes à mobilité réduite): 13

b) Panneau de signalisation d'un couloir pour les piétons, les PMR et les cyclistes: 13

9. Maintien de la circulation des véhicules de service public: 13

10. Les passerelles 14

11. Emplacements d'arrêt et de stationnement: 14

12. Chargement et déchargement: 15

13. Médiateur: 15

14. Période de fin d'année: 15

15. Véhicules et engins de chantier: 15

16. Grues fixes et installations placées en trottoir: 15

17. Informations concernant le trafic: 15

18. Cas de défaillance de l'impétrant: 16

19. Intervention d'office du gestionnaire de voirie et remboursement: 16

20. Etat des lieux intermédiaire:.....16
III. Après le chantier.....17
1. Remise en état du chantier:.....17
2. Etat des lieux de sortie: 17
3. Travaux complémentaires: 17
4. Déclaration de clôture de chantier et garantie triennale:.....18
5. Constat de dégradations et travaux de réparation: 18

Remarque liminaire:

Ce « mode d'emploi » a été conçu sur la base de l'**arrêté du gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale du 11 juillet 2013 relatif à l'exécution des chantiers en voirie**, qu'il vise à expliquer de façon plus simple et plus concrète.

Ce « mode d'emploi » est conçu pour être le plus complet possible. La lecture de celui-ci ne dispense pas pour autant — en cas de doute par rapport à un point précis — de la consultation de cet arrêté ainsi que, dans une moindre mesure, de celle de l'**ordonnance du gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie**. En cas de divergence entre, d'une part, le présent « mode d'emploi » et, d'autre part, les textes légaux et réglementaires en vigueur, ces derniers prévalent.

Les textes légaux et réglementaires auxquels il est fait référence ici sont librement consultables au format PDF à l'adresse internet suivante: **http://www.coordi.irisnet.be/**

Les photos utilisées dans ce document doivent être considérées comme étant illustratives de certains aspects de la législation mais la plupart ne présentent pas des situations conformes à 100%.

I. Avant le chantier

1. L'état des lieux d'entrée:

L'impétrant (ou l'impétrant-pilote[1] en cas de chantier coordonné) doit inviter le gestionnaire de la voirie à dresser l'état des lieux d'entrée de l'emprise, et de ses abords (sur une largeur extérieure de quatre mètres à partir de la clôture), avant d'entamer le chantier. Il est conseillé d'envoyer cette invitation au moins 20 jours ouvrables avant la date prévue par l'impétrant pour débuter ses travaux.

En effet, si dans un **délai de 20 jours ouvrables après l'envoi de l'invitation**, le gestionnaire n'a pas encore dressé l'état des lieux, l'impétrant (ou l'impétrant-pilote en cas de chantier coordonné) peut le dresser lui-même. Il doit alors immédiatement envoyer une copie de cet état des lieux au gestionnaire.

L'impétrant n'est dispensé de réaliser un état des lieux d'entrée que dans le cas d'un chantier démarré en urgence[2].

2. L'avis de démarrage de chantier:

Au plus tard cinq jours avant le début du chantier, l'impétrant (ou l'impétrant-pilote en cas de chantier coordonné) doit transmettre un avis de démarrage au gestionnaire de voirie[3] (ainsi qu'aux autres impétrants participant au chantier en cas de chantier coordonné, et à la Commission de Coordination des Chantiers en cas de chantier soumis à son avis).

Cet avis de démarrage doit mentionner la **date exacte du début du chantier**, ainsi que l'**identité du gestionnaire de chantier**[4] et ses **coordonnées** (nom, adresse, numéro de téléphone, adresse courriel).
En cas de chantier démarré en urgence, l'avis de démarrage doit être transmis au gestionnaire au plus tard le premier jour ouvrable suivant la date du début du chantier.

En cas de chantier situé sur les voiries de plusieurs gestionnaires (par exemple sur une voirie communale qui comporte une intersection — appartenant à l'emprise — avec une voirie régionale, ou sur une voirie située sur le territoire de deux ou plusieurs communes différentes), une copie de l'avis de démarrage doit être envoyée **à tous les gestionnaires de voirie concernés**.

---

[1] L'impétrant-pilote est, dans le cas d'un chantier coordonné, l'impétrant responsable de la coordination entre les différents impétrants. Il est également l'interlocuteur unique avec les autorités et avec le public.

[2] Toute urgence invoquée par l'impétrant pour déroger à certaines procédures doit être explicitement motivée. Si le gestionnaire de voirie s'aperçoit que l'urgence n'est pas fondée, le chantier peut être arrêté et l'emprise remise dans son état de départ aux frais de l'impétrant.

[3] Le gestionnaire de voirie est la Région quand le chantier a lieu sur une voirie régionale. C'est la commune quand le chantier a lieu sur une voirie communale. Se référer à la carte mise à disposition sur le site internet : http://www.coordi.irisnet.be/

[4] Le gestionnaire du chantier est la personne physique responsable du chantier et représentant l'impétrant (ou l'impétrant-pilote en cas de chantier coordonné). En cas de danger signalé pour les usagers de la voirie, le gestionnaire de chantier est tenu de prendre contact avec les impétrants travaillant sur le chantier dans le quart d'heure après qu'on l'ait contacté! Il est également obligé de donner au gestionnaire de voirie l'identité des impétrants coordonnés qui ne respectent pas les procédures décrites dans ce « mode d'emploi » sur le chantier.

3. La communication du chantier:

En cas de chantier coordonné, les tâches de communication décrites ci-dessous sont à réaliser **par l'impétrant-pilote**. La communication du chantier doit être réalisée **au moins trois jours ouvrables avant le démarrage du chantier**, et avant le début de chaque phase en cas de chantier divisé en plusieurs phases. Elle doit toujours être faite en français et en néerlandais.

La communication du chantier doit parfois être réalisée simultanément de trois manières différentes:

a) par affiches pour les usagers actifs:

La communication du chantier par affiches est **indispensable**.

Les affiches doivent être:

- placées en amont et en aval de l'emprise, et à chaque carrefour situé dans l'emprise,
- visibles et lisibles pour tous les usagers actifs (piétons, cyclistes et personnes en chaise roulante),
- **placées au moins trois jours avant le démarrage**,
- valables pour toutes les phases du chantier et actualisées au moins trois jours avant chaque nouvelle phase.

Les informations à diffuser sont:

- le nom et les coordonnées de l'impétrant (ou ceux de l'impétrant-pilote, présenté comme tel, en cas de chantier coordonné),
- le nom et les coordonnées de l'entrepreneur (si ce n'est pas l'impétrant),
- le **numéro de téléphone vert 0800 joignable 24h/24 et 7j/7** où toute personne peut signaler un danger lié au chantier à l'impétrant (ou à l'impétrant-pilote dans le cas d'un chantier coordonné),
- la nature du chantier,
- sa durée (en jours) et les dates de début et de fin de chantier,
- son impact sur la circulation des usagers actifs et des conducteurs de véhicules,
- l'adresse de la page internet du chantier et le **code QR généré par le système Osiris**,
- en cas de chantier autorisé non coordonné: l'identité du gestionnaire (ou des gestionnaires) ayant donné l'autorisation d'exécuter le chantier (ainsi que le code d'identification de l'autorisation).

b) par toutes-boîtes pour les riverains:

Les toutes-boîtes doivent être distribués:

- **si c'est imposé dans l'autorisation d'exécution ou dans l'accord de chantier**,
- dans la zone imposée par ces documents,
- **de manière régulière** pour informer de l'avancement du chantier, si la Commission de Coordination des Chantiers le décide (en cas de chantier de longue durée).

Les toutes-boîtes mentionnent, en plus des informations indiquées sur les affiches, les mesures prises par l'impétrant concernant:

- la circulation des véhicules de service public (camions de pompiers, ambulances, transports en commun),
- le maintien de l'accès aux immeubles riverains,
- le maintien ou le déplacement des emplacements d'arrêt et de stationnement (taxis, chargement et déchargement des marchandises, police, corps diplomatiques et personnes à mobilité réduite),
- l'institution d'un médiateur chargé de recueillir les plaintes des citoyens (le cas échéant).

c) par panneaux pour les conducteurs de véhicules motorisés:

Les panneaux doivent être:

- placés uniquement en cas de chantier autorisé entraînant des perturbations pour la circulation automobile,
- installés en amont et en aval de l'emprise, et à chaque carrefour situé dans l'emprise,
- actualisés au cours du chantier.

Les panneaux mentionnent:

- le nom et les coordonnées de l'impétrant (ou ceux de l'impétrant-pilote, présenté comme tel, en cas de chantier coordonné),
- le nom et les coordonnées de l'entrepreneur (si ce n'est pas l'impétrant),
- le numéro de téléphone vert 0800 joignable 24h/24 et 7j/7 où toute personne peut signaler un danger lié au chantier à l'impétrant (ou à l'impétrant-pilote dans le cas d'un chantier coordonné),
- la nature du chantier,
- sa durée (en jours) et les dates de début et de fin de chantier,
- l'adresse de la page internet du chantier et le code QR généré par le système Osiris,
- son impact sur la circulation des usagers actifs,
- son **impact pour la mobilité des conducteurs de véhicules** (notamment: un passage étroit, une obligation de suivre la direction indiquée, un accès interdit, une réduction de bandes de circulation, un évitement, une traversée de berme centrale ou une circulation admise dans les deux sens sur une section de chaussée à sens unique).

II. Pendant le chantier

<u>Attention</u>!

- ✓ Tout impétrant (ou tout impétrant-pilote en cas de chantier coordonné) qui démarre un chantier sans pouvoir présenter les **documents obligatoires** (à garder sur le chantier en permanence) mentionnés ci-dessous à la police des chantiers (les agents et officiers de police judiciaire, régionaux et communaux, chargés de surveiller les chantiers) est passible d'une amende variant de 62,5 euros à 6.250 euros:
  - une copie de l'**autorisation d'exécution de chantier** (et de l'avis rectificatif s'il y en a un) ou de l'accord de chantier (sauf en cas d'urgence réelle et objective, ou de danger pour les usagers de la voirie),
  - une copie de l'**avis de démarrage de chantier**.

- ✓ Tout chantier doit être gardé propre et en ordre pendant toute sa durée. En cas de chantier coordonné, les impétrants institutionnels et les services d'exécution[5] peuvent être considérés comme solidairement responsables de tout manquement aux « bonnes pratiques » en matière de tenue de chantier, qui se produirait sur un chantier auquel ils participent.

- ✓ Si c'est possible, un chantier doit être exécuté en plusieurs phases[6], notamment pour éviter d'occuper les deux côtés de la voirie en même temps. Le phasage du chantier est organisé par l'impétrant (ou par l'impétrant-pilote en cas de chantier coordonné).

- ✓ La **voirie** comprend non seulement la partie de la voie publique destinée à la circulation motorisée mais également la partie destinée à la circulation des usagers actifs (piétons, personnes à mobilité réduite et cyclistes). Le gestionnaire de chantier doit organiser le chantier de manière à maintenir en priorité la circulation des **usagers actifs**; puis celle des transports en commun; puis celle des ambulances et des camions de pompier; et enfin celle des autres véhicules motorisés.

1. Les barrières du chantier:

A l'endroit d'entrée et de sortie des véhicules de chantier, une **barrière mobile**, entièrement détachée du reste de la clôture du chantier, doit être placée. Partout ailleurs, le chantier doit être isolé en permanence de la circulation automobile et de celle des usagers actifs (piétons, cyclistes, personnes en chaise roulante) par une **clôture fixe** (maintenue en bon état du début jusqu'à la fin du chantier) telle que décrite ci-dessous. Les barrières doivent être remplacées sur-le-champ si elles sont endommagées.

L'impétrant doit maintenir l'**accès aux taques**, trapillons, bouches à clés, bouches d'incendie, fosses de plantation, etc. auxquels le personnel de maintenance doit pouvoir accéder en permanence. Il doit aussi aménager un accès aux commerces et aux logements pour les piétons**.**

Un **accès à l'entrée et à la sortie du lieu d'entreposage des véhicules de secours** doit en outre être maintenu en permanence. L'installation des clôtures ne peut empêcher les services de secours de faire leur travail dans l'emprise à ses abords.

[5] Les services d'exécution sont les impétrants de la Région de Bruxelles-Capitale, d'une commune bruxelloise, de Beliris, de la Région flamande, de la STIB, d'Infrabel, du Port de Bruxelles et de Bruxelles Environnement.

[6] Les phases d'un chantier sont, dans le cadre d'un chantier coordonné, les différentes séquences des travaux effectuées sur des parties de la voirie différentes et à des moments différents.

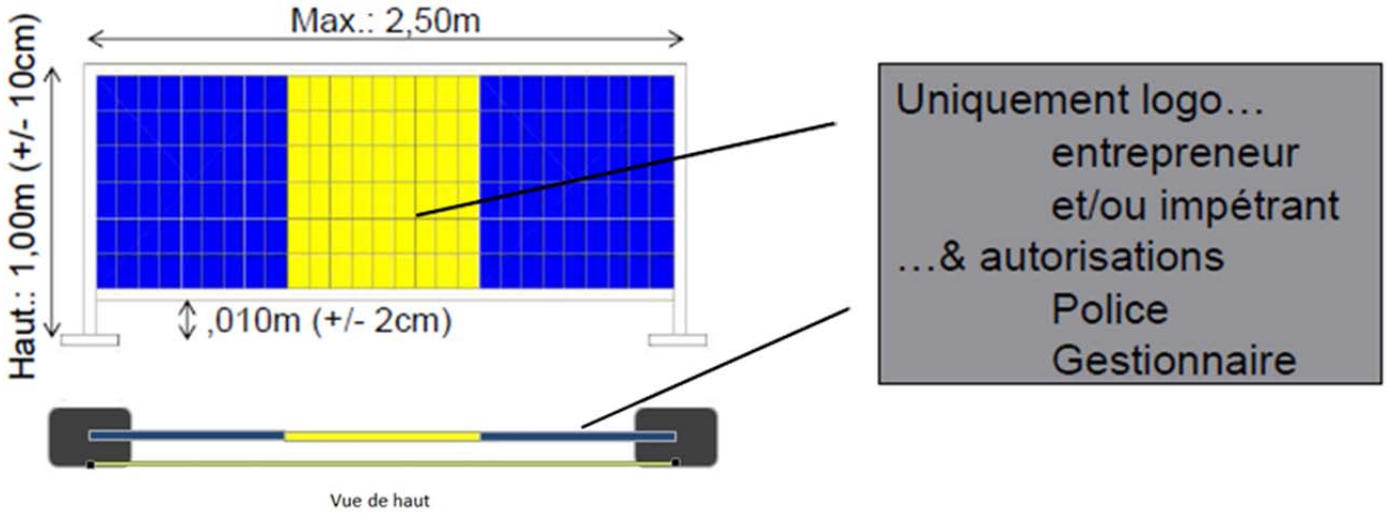
1.1 Barrières de type A

Les barrières de **type A (barrières pleines)** sont obligatoires pour les chantiers de **plus d'une semaine**.

1.1.1 Barrières de 1 m de hauteur (toujours pleines)

a) Les panneaux:

Les panneaux sont liés entre eux par des socles. Chaque panneau comporte le **logo** (d'une taille de **maximum 40 cm sur 40 cm**) de l'entrepreneur, celui de l'impétrant ou les deux.



Aucun autre **affichage** que l'autorisation de police et celle du gestionnaire n'est autorisé sur le panneau et sur son socle. Si les panneaux ou le socle comportent le logo de leur fabricant, ils doivent être placés de manière à ce que le public ne voie pas ce logo.

Les panneaux sont **pleins, opaques, rigides, solides** et résistants au vent. Ils sont constitués de bandes verticales alternées **jaunes** (teinte 1023 dans le nuancier RAL) et **bleues** (teinte 5002). La couleur de ces bandes est uniforme. Les **bandes** ont une largeur comprise **entre 40 et 90 cm** et sont identiques sur le recto et sur le verso des panneaux. (La raison de cette norme est qu'il s'agit des couleurs représentant la Région et que le fort contraste entre le jaune et le bleu permet aux personnes malvoyantes de reconnaître les zones de chantier plus facilement.)

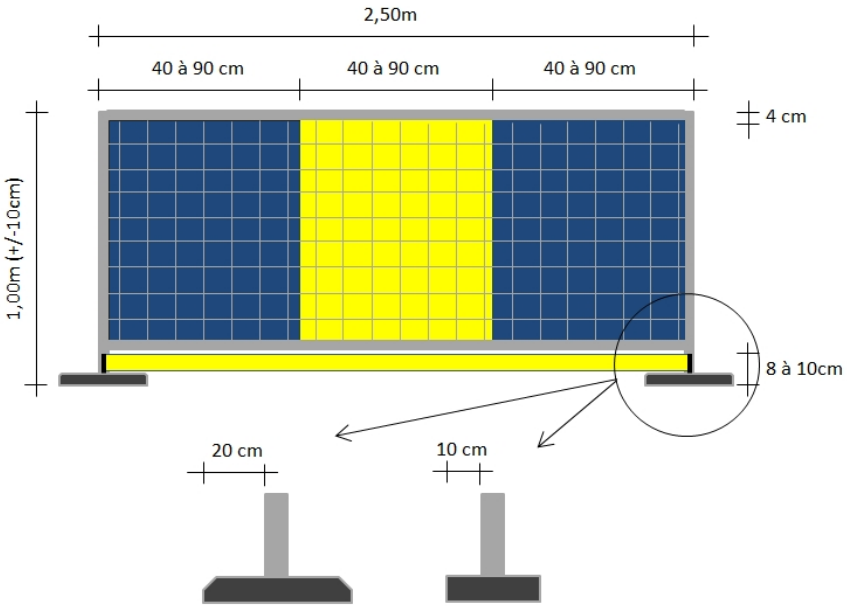
Les panneaux ont une **hauteur de 1 m** et une **longueur de 2,5 m** maximum. L'espace entre le sol et le **bas du panneau** est de **10 cm** (avec une marge supplémentaire autorisée de 2 cm).

La surface du panneau du côté de la voie publique doit être telle qu'elle ne puisse être utilisée comme support d'affichage.

Le **cadre du panneau** est constitué d'une seule pièce et est bouchonné aux extrémités. Toute partie saillante ou tranchante de la clôture doit être protégée.

Une lisse horizontale doit recouvrir la partie supérieure du panneau pour servir de **main courante** (voir ci-contre). Cette lisse est grise et a une **hauteur de maximum 4 cm**. Si des raidisseurs sont utilisés et dépassent cette hauteur de 4 cm, ils doivent être de la même couleur que les bandes verticales du panneau situées en-dessous.

b) Les socles:



Les socles ne peuvent dépasser de plus de **10 cm à l'extérieur de la clôture** (sauf si ce sont des socles continus servant de chasse-roues, qui peuvent dépasser de maximum 20 cm).

Les socles doivent permettre d'attacher les barrières les unes aux autres avec un **espacement de moins de 11 cm** entre elles. (Un enfant ne doit pas pouvoir passer sa tête dans cet espacement.)
Ils doivent aussi permettre que la clôture **s'adapte au profil du terrain** (notamment au franchissement des bordures de trottoir).

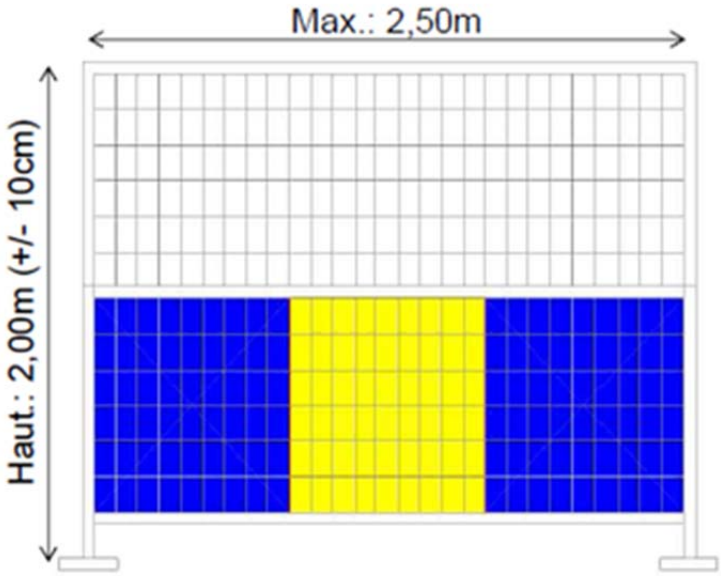
En cas de **fixation** des socles au sol:
- l'épaisseur des socles est de maximum 2 cm,
- le scellement se fait par chevilles ou par un procédé similaire,
- la profondeur du dispositif de scellement ne peut pas dépasser 6 cm quand le scellement a lieu sur un trottoir, et 13 cm quand il a lieu sur la chaussée,
- après le chantier, tout élément saillant restant de ce dispositif doit être retiré de la voirie.

1.1.2 Barrières de 2 m de hauteur

a) Barrières **pleines** de 2 m de hauteur:

Les règles sont les mêmes pour les barrières pleines de 2 mètres que pour les barrières pleines d'1 mètre de hauteur.

b) Barrières rehaussée de **grillage**:

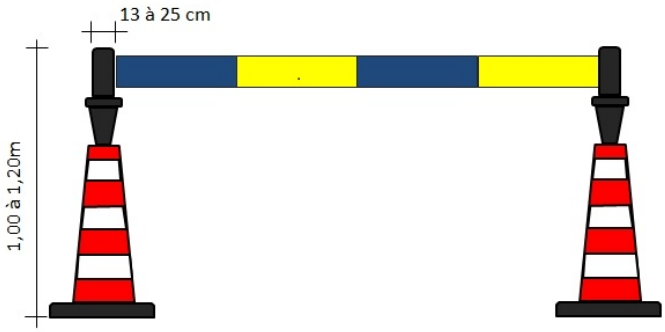


La **partie basse** est pleine sur 1 m de hauteur et a les mêmes caractéristiques que les barrières pleines d'1 m de hauteur (décrites plus haut).
La **partie supérieure**, en grillage, est insérée dans un cadre de même dimension que celui de la partie basse, et aucune partie saillante ne doit risquer de blesser les usagers de la voirie.
La partie supérieure peut être fixée de manière permanente à la partie basse. Si ce n'est pas le cas, elle doit être conçue de manière à ce qu'elle reste stable.

1.2 Description des barrières de type B

Les barrières de **type B (clôtures constituées de lisses)**:
- sont obligatoires aux emplacements où la visibilité doit être assurée c'est-à-dire **à moins de 5 mètres d'un croisement** ou d'un carrefour, d'un passage piéton ou d'une piste cyclable, d'une sortie de garage ou de toute autre entrée carrossable d'une propriété privée,
- peuvent remplacer (au libre choix de l'impétrant) les barrières de type A pour les chantiers de moins d'une semaine.

Les barrières de type B sont constituées de **lisses** maintenues à minimum 1 m et à maximum 1,2 m du sol par des **supports rigides**. Elles sont liées entre elles par un système d'accrochage permettant leur fixation les unes aux autres. La longueur de ce système d'accrochage est de **minimum 13 cm** et de **maximum 25 cm**. Ces barrières sont alternativement **de couleur bleu (5002) et de couleur jaune réflecto (1023)**.



2. Protection des dépendances de la voirie:

Le **mobilier urbain**[7], la **signalisation et le balisage routiers**, les **dispositifs de sécurité** (glissières de sécurité, postes de secours), les **dispositifs antibruit** et les dispositifs **d'éclairage public**, situés dans l'emprise du chantier et à ses abords (sur une largeur de quatre mètres à partir de la clôture du chantier) ainsi que toute autre dépendance de la voirie[8] doivent être protégés.
S'il n'est pas possible de les protéger correctement, ces éléments peuvent être démontés, entreposés, et protégés en attendant d'être remis en place à la fin du chantier. Ceci ne peut être fait qu'avec l'accord de leur propriétaire.

Toute la **végétation urbaine** présente dans l'emprise ou à ses abords doit également être protégée, qu'il s'agisse des troncs, du système racinaire, ou des couronnes des arbres et des haies (la partie feuillue):
- les matériaux et le matériel de chantier ne peuvent pas être entreposés sur les racines ou contre les troncs;
- les engins et les véhicules de chantier ne peuvent pas manœuvrer ou stationner sur les racines;
- les installations de chantier ne peuvent pas être posées parmi les racines des arbres ou des haies;
- tout creusement de tranchée aura lieu en prenant soin de ne pas abîmer les racines de la végétation;
- toute manœuvre aura lieu en veillant à ne pas percuter les troncs (qui doivent par ailleurs être préalablement protégés) et les couronnes de la végétation.

[7] C'est-à-dire notamment les bancs, les banquettes, les sièges, les tables, les poubelles, les corbeilles, les sanitaires publics, les plaques de rues, les panneaux d'affichage, les tables d'orientation, les jeux pour enfants, les potelets, les barrières, les bornes, les horodateurs, les range-vélos, les grilles, les tuteurs et les corsets d'arbres, les abris pour les usagers des transports en commun, etc.

[8] Signaux lumineux de circulation, signaux routiers, marques routières, balises des itinéraires cyclistes et pédestres, fossés et talus, murs de soutènement, filets d'eau, rigoles, avaloirs et canalisations destinés au seul écoulement des eaux de ruissellement de la chaussée jusqu'à l'égout, plantations, glissières de sécurité, postes de secours, dispositifs antibruit, dispositifs d'éclairage public, infrastructure des ouvrages d'art faisant partie de la voirie (telle que les piliers d'un pont ou d'un viaduc ou les parois d'un tunnel).

3. Ordre et propreté du chantier en cours d'exécution:

Les matériaux et le matériel de chantier ne peuvent pas être stockés contre la façade des immeubles, contre le mobilier urbain et contre les dépendances de la voirie. Ces matériaux et ce matériel doivent être stockés à l'intérieur du chantier et avec l'équipement nécessaire (palettes, bâches en plastique enveloppantes, etc.) pour qu'ils restent stables et qu'ils ne se dispersent pas dans l'emprise.

L'impétrant doit limiter au maximum la propagation des **poussières**, le **bruit** et les **vibrations**.

L'emprise du chantier doit être maintenue propre (tout en évitant de boucher les **avaloirs** en évacuant la saleté), de façon à ne pas salir la voirie.

La veille des congés du bâtiment, de la période de fin d'année, de toute interruption de longue durée ou sur demande du gestionnaire de voirie ou de la police, le **nettoyage du chantier** doit être effectué.

4. Gestion de la signalisation routière:

La signalisation routière, à maintenir **visible et lisible** en permanence, peut être:
- soit accrochée aux clôtures à l'exception des signaux lumineux de circulation,
- soit placée sur des poteaux ancrés dans un dispositif amovible qui assure leur parfaite stabilité et ne constitue pas un obstacle pour les usagers actifs.

5. Eclairage du chantier:

Les échafaudages, les clôtures et les palissades situés sur la voirie doivent être rendus visibles par l'apposition de dispositifs d'éclairage ou de dispositifs auto-réfléchissants **à chaque angle**.

Les couloirs de contournement sont munis d'un **éclairage intérieur**, placé en hauteur, indirect et non éblouissant.
La luminosité de l'éclairage public est maintenue en permanence. Un **éclairage de remplacement** est installé et activé si l'éclairage public a été démonté ou éteint.

6. Circulation du charroi:

Quand le charroi est important, la Commission de Coordination des Chantiers peut demander que l'on organise la circulation du charroi sur un **itinéraire défini** à l'avance.

7. Les couloirs de contournement du chantier:

Dès qu'un **trottoir** ou une **piste cyclable** est occupée par un chantier, l'aménagement d'un couloir de contournement est **obligatoire**. Ce couloir doit garantir la circulation des usagers actifs (**piétons, PMR et cyclistes**) à l'abri des risques liés au chantier et à la circulation automobile, grâce à la **clôture** et

grâce à l'**obstacle physique** dûment signalé placé à chaque entrée du couloir.
S'ils sont installés sous un échafaudage ou sous une plateforme (par exemple une plateforme destinée à supporter une grue fixe), ils sont protégés des chutes d'objets par un dispositif (**filet de sécurité** par exemple) placé à **2,5 m de hauteur** et par le recouvrement de la structure métallique par une **protection matelassée** aux deux entrées du couloir.

Le couloir doit être continu, de l'entrée à la sortie du couloir, y compris le **raccordement** au trottoir ou à la piste cyclable initiale, aux entrées de l'emprise.

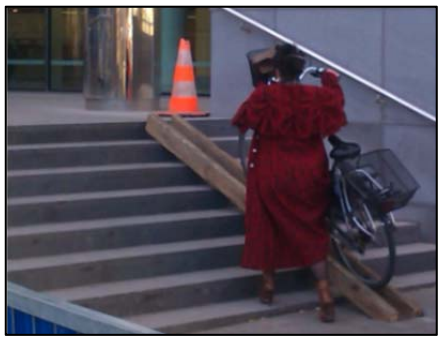
Quand des charges sont manipulées au-dessus du couloir, ou si de nombreuses entrées et sorties d'engins de chantier ont lieu, qui coupent le passage dans le couloir, des **signaleurs** doivent être désignés par le gestionnaire de chantier et doivent être placés de chaque côté de la partie du couloir concernée pour assurer la sécurité.

Le couloir doit permettre le contrôle social, c'est-à-dire que la **visibilité** doit être assurée entre l'intérieur du couloir et ses usagers, et l'extérieur du couloir (la chaussée carrossable ou le trottoir d'en face), pour que le couloir de contournement ne se transforme pas en coupe-gorge.

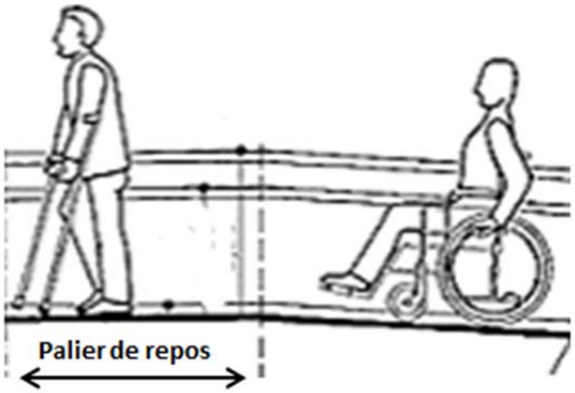
Si l'aménagement d'un couloir n'est pas possible du côté de la voirie où les travaux ont lieu (ni sur le trottoir, ni sur la chaussée), la circulation des usagers actifs doit être déviée de l'autre côté de la voirie.

Le couloir de contournement doit être intégré dans l'emprise et mis en place avant le démarrage de la phase. Libre de tout obstacle sur **minimum 2,5 m de hauteur**, il a une largeur de:
- **2 m** quand il est réservé **uniquement aux piétons et aux PMR** (ou si c'est impossible de minimum 1,5 m),
- **1,5 m** quand il est réservé uniquement aux cyclistes et qu'il remplace une **piste cyclable à sens unique** (quand c'est une piste cyclable à double sens, il reprend la largeur de la piste avec un maximum de 2,2 m).
- **2 m** quand il est destiné à la **circulation mixte** des piétons, des PMR (en chaise roulante) et des cyclistes.

Un couloir de contournement destiné partiellement ou entièrement à être utilisé par les cyclistes doit présenter, le cas échéant, des tournants suffisamment larges pour permettre aux cyclistes d'emprunter le couloir sans devoir mettre pied à terre. Les **angles droits** sont donc de préférence à éviter, étant donné la longueur d'un vélo.



Au cas où le couloir n'est pas mis en place au niveau du trottoir mais au niveau de la chaussée, les accès sont raccordés au trottoir par un **plan incliné** ou une rampe d'une inclinaison de **maximum 8 %** (ou de maximum 12 % si la longueur ne dépasse pas 50 cm).

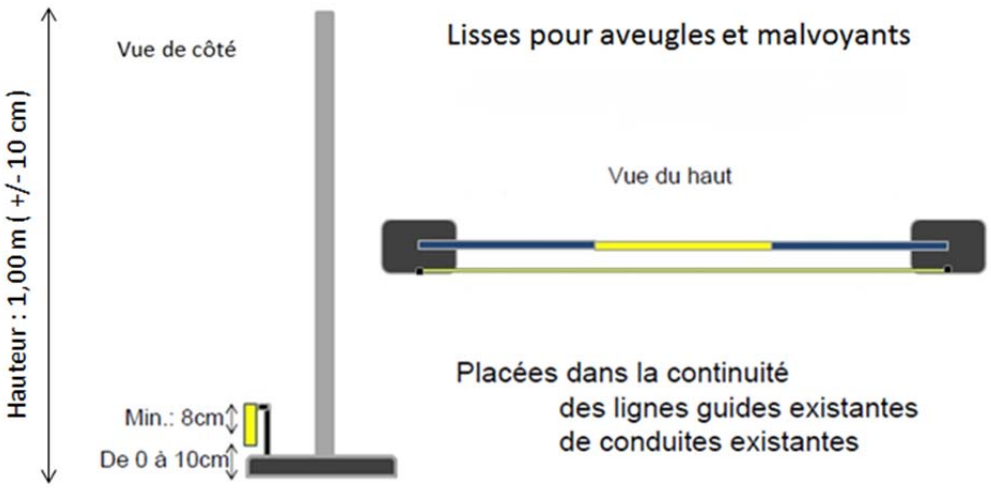


Aucun obstacle ne peut être placé à l'intérieur des couloirs de contournement destinés aux piétons, aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes.
L'inclinaison du sol du couloir ne peut dépasser:
- 5 % sur une longueur de maximum 10 m,
- 7 % sur une longueur de maximum 5 m,
- 8 % sur une longueur de maximum 2 m,
- 12 % sur une longueur de maximum 50 cm.

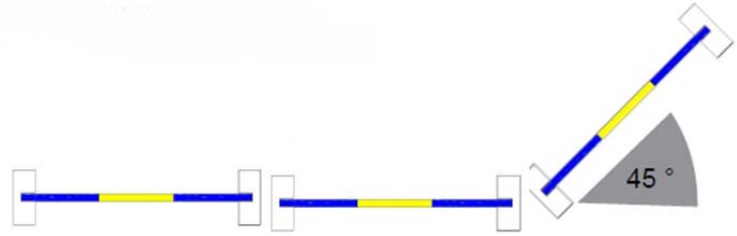
Si le sol est incliné sur une longueur de plus de 10 m, un **palier de repos** (plat) est obligatoire après les dix premiers mètres.
L'inclinaison du sol du couloir pris dans sa largeur ne peut jamais dépasser 2 %.

Les bosses et les creux de plus de 2 cm dans le sol sont interdits. Un plan incliné (avec une inclinaison en largeur de maximum 5 %) doit être installé si une **dénivellation** de plus de 2 cm se présente.

Les clôtures et leurs socles doivent être isolés du côté intérieur du couloir par des **lisses posées sur leur tranche** sur toute la longueur du couloir (pour éviter par exemple que les malvoyants ne trébuchent sur les socles ou soient gênés dans l'utilisation de leur canne). Ces lisses doivent être de **minimum 8 cm de large**. Elles doivent être de la même **couleur jaune** que les clôtures. Elles ne doivent pas présenter d'aspérités pouvant gêner les utilisateurs du couloir (des vis ou des clous par exemple). Elles doivent être posées au niveau du sol ou **à maximum 10 cm au-dessus du sol**. Ces lisses doivent être placées dans la continuité des lignes guides et de conduites existantes.


Vue de côté
Hauteur : 1,00 m (+/- 10 cm)
Min.: 8cm
De 0 à 10cm
Lisses pour aveugles et malvoyants
Vue du haut
Placées dans la continuité
des lignes guides existantes
de conduites existantes

Le couloir de contournement doit être situé de préférence **de plain-pied**, à condition que le revêtement du sol de plain-pied soit suffisamment plat et dur pour être facilement praticable et qu'il n'y ait pas de trous de plus de 2 cm de profondeur. Le couloir doit être de préférence **en ligne droite** sur une longueur de minimum 10 m.



Les raccords entre le couloir de contournement et le trottoir doivent être faits par un ou plusieurs **angles de 45°** entre les panneaux de clôture (pour éviter tout impact des personnes malvoyantes avec la clôture).

Les cheminements ne peuvent se terminer de manière abrupte sans signal au niveau d'un endroit présentant un danger, comme par exemple une bordure ou un carrefour.

Quand les couloirs sont placés pour au moins 2 mois, des **lignes de vigilance** doivent donc être installées **à l'entrée et à la sortie du couloir** pour avertir les personnes malvoyantes de l'approche d'un danger (traversée de la voie carrossable, carrefour, escalier…).

Ces lignes de vigilance sont faites:
- soit avec des **dalles à protubérances** placées en quinconce, comme sur l'image ci-contre,
- soit avec des **clous de signalisation** en relief (comme on en trouve par exemple dans le métro bruxellois au bord des quais).

Ces lignes de vigilance ne peuvent pas gêner la circulation des personnes en chaise roulante!

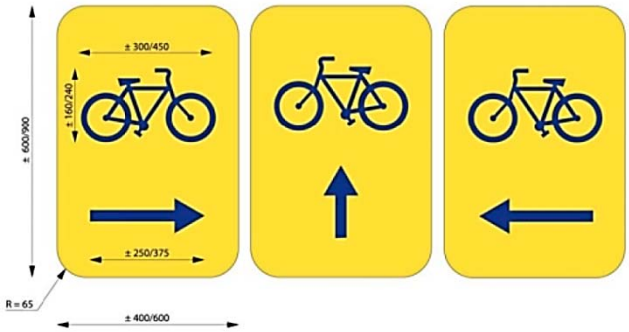
8. Le panneau de signalisation du couloir de contournement

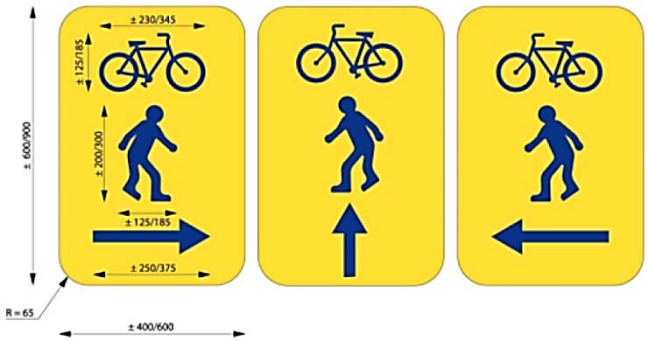
Les panneaux sont placés aux deux entrées du couloir et à chaque changement de direction. Ils peuvent soit être accrochés aux clôtures, soit être accrochés sur un support séparé.
Ils reprennent les couleurs utilisées pour les barrières:

Jaune 1023 | Bleu 5002

a) Panneau de signalisation d'un couloir pour les piétons et les PMR (personnes à mobilité réduite):

b) Panneau de signalisation d'un couloir pour les piétons, les PMR et les cyclistes:





9. Maintien de la circulation des véhicules de service public:

Une zone de circulation automobile de **minimum 4 mètres de large** doit être maintenue libre en permanence pendant le chantier, pour permettre le **passage des ambulances et des camions de pompiers** en cas de nécessité. Si ce n'est pas le cas, l'impétrant-pilote requiert l'avis du SIAMU (à joindre à sa demande d'autorisation).

Un chantier ne peut entraîner de perturbations pour la circulation des **véhicules de transport public** — ou empêcher l'accès à leurs arrêts (arrêts de bus, entrées de métro) — ni pour celle des **véhicules d'enlèvement des déchets** ménagers. Dans le cas contraire, l'impétrant-pilote requiert l'avis de l'entreprise concernée (STIB, TEC, De Lijn, Bruxelles Propreté) et le joint à sa demande d'autorisation.

10. Les passerelles

La **porte d'entrée** des immeubles riverains (habitations, commerces, bureaux, etc.) doit être rendue accessible par une passerelle.

Les passerelles doivent être suffisamment solides pour que leur utilisation ne soit pas risquée. Le matériau constitutif de leur **plateau** de circulation doit être **antidérapant** et non répulsif pour les chiens d'aveugles. (Les panneaux perforés ainsi que les plateaux en métal sont à éviter.)

Ces passerelles doivent disposer d'un **garde-corps de minimum 1,1 m** de haut de chaque côté. Si leurs côtés sont pleins, ils doivent être bleus et jaunes comme les barrières.

Si la passerelle se trouve **devant un lieu très fréquenté** tel qu'un commerce, une administration, un hôpital ou un complexe culturel, le **plateau** de la passerelle doit être de **plus d'1,5 m de large** à l'intérieur.
Si l'endroit doit manifestement être **accessible aux personnes à mobilité réduite**, il doit être de **minimum 1,5 m de large** à l'intérieur. Dans les autres cas, il doit être de minimum 1 m de large à l'intérieur.

Les passerelles doivent être positionnées **parallèlement ou perpendiculairement au trottoir** (sauf dérogation écrite du gestionnaire de voirie) et doivent laisser un espace minimum d'1,5 m sur 1,5 m de part et d'autre, pour que les personnes en chaise roulante puissent tourner en sortant de la passerelle.
Ces passerelles ne peuvent être **inclinées** de plus de:
- 2 % dans le sens de leur largeur,
- 8 % dans le sens de leur longueur.

11. Emplacements d'arrêt et de stationnement:

Un chantier ne peut empiéter sur un emplacement de stationnement destiné aux **taxis**. Sinon, l'impétrant-pilote demande l'avis écrit de la Direction des Taxis, qui est à joindre à sa demande d'autorisation. Si la Direction des Taxis demande que l'emplacement soit déplacé, un panneau d'information doit en informer à l'endroit de l'ancien emplacement.

Le chantier ne peut pas non plus empiéter sur un emplacement de stationnement destiné au chargement et au **déchargement de marchandises**, à la **police** ou à un **corps diplomatique**, ou sur un emplacement ou une installation (une rampe ou un accès aux édicules de transport public par exemple) destiné aux **personnes à mobilité réduite** (malvoyants, personnes en chaise roulante, etc.). Dans le cas contraire, l'impétrant-pilote prévient le gestionnaire concerné (si possible avant le début du chantier) et se conforme à ses recommandations. Si le gestionnaire demande que l'emplacement soit déplacé, un **panneau d'information** doit en informer à l'endroit de l'ancien emplacement.

12. Chargement et déchargement:

Les véhicules et engins du chantier ne peuvent s'arrêter ou stationner pour charger ou décharger en dehors des zones prévues **à l'intérieur de l'emprise**, sauf dérogation donnée par le gestionnaire.

13. Médiateur:

Si l'autorisation d'exécution de chantier le demande, l'impétrant (ou l'impétrant-pilote) de charger un médiateur indépendant de **recueillir les remarques** et les plaintes des riverains concernant le chantier, et de transmettre un rapport, contenant des recommandations (écrites) basées sur ces remarques, à l'impétrant.

14. Période de fin d'année:

Aucun chantier ne peut en principe avoir lieu pendant la période de fin d'année (fixée par la Commission de Coordination des Chantiers) sauf:
- si c'est un chantier dispensé d'autorisation,
- si une dérogation a été accordée par le gestionnaire de voirie,
- s'il s'agit d'un chantier urgent.

Un chantier qui ne rentre pas dans les cas précités doit, avant d'être **arrêté**, être **nettoyé** et remis dans un état permettant la sécurité et la circulation des usagers de la voirie.

15. Véhicules et engins de chantier:

Les engins et les véhicules de chantier doivent avoir un **gabarit adapté** au milieu urbain. L'impétrant doit donc veiller à utiliser des mini- et des micro-excavatrices, des mini-chargeurs, des pelles légères… pour tous les chantiers d'installations (câbles, gaines, lignes aériennes, canalisations, stations de base, supports, antennes, sites d'antennes de téléphonie et de radiomessagerie).

Les engins et les véhicules de chantier ne peuvent stationner hors de l'emprise.

16. Grues fixes et installations placées en trottoir:

Elles doivent être installées **sur une plateforme**, placée en hauteur, pour maintenir la viabilité de la voirie pour les usagers actifs. (Sur l'image ci-contre, ce sont les cabines de chantier qui ont été installées sur une plateforme.)

17. Informations concernant le trafic:

Au plus tard deux heures avant le début de la phase du chantier et dès la fin de la phase du chantier, les perturbations du trafic sont à communiquer au Centre Mobiris: 070/233 236.

18. Cas de défaillance de l'impétrant:

Quatre cas de défaillance:
- si l'impétrant ne respecte pas les principes de bonne gestion du chantier pendant son exécution (notamment concernant l'ordre, la propreté, etc.);
- s'il ne remet pas le chantier dans son état de départ à la fin des travaux;
- s'il ne respecte pas ce qui est demandé dans les documents officiels qui l'autorisent à réaliser ses travaux (autorisation, avis rectificatif ou accord de chantier);
- ou s'il interrompt ses travaux pendant plus que dix jours ouvrables.

Quand l'impétrant défaillant reçoit du gestionnaire de voirie l'ordre de rectifier son erreur, il a maximum **cinq jours ouvrables** pour le faire. Car passé ce délai, le gestionnaire peut la rectifier à sa place à la charge financière de l'impétrant.

Par exemple, dans le cas d'une interruption des travaux de plus dix jours ouvrables, le gestionnaire peut remettre l'emprise et ses abords dans l'état dans lequel ils étaient avant les travaux (à la charge financière de l'impétrant également).

En cas de **chantier coordonné**, les impétrants institutionnels et les services d'exécution peuvent être considérés comme **solidairement responsables** de toute défaillance ayant lieu sur un chantier auquel ils participent.

19. Intervention d'office du gestionnaire de voirie et remboursement:

Lorsque, suite à une faute de l'impétrant, le gestionnaire de voirie décide d'intervenir lui-même sur le chantier et qu'il en a informé l'impétrant (ou l'impétrant-pilote dans le cas d'un chantier coordonné) par envoi recommandé ou contre accusé de réception, **l'impétrant ne peut plus continuer le chantier** et perd tout droit d'exécuter celui-ci.

En cas de chantier coordonné, tous les impétrants institutionnels et tous les services d'exécution participant sont solidairement concernés par cette pénalité.

Quand le gestionnaire envoie à l'impétrant un **décompte** par envoi recommandé ou le dépose contre accusé de réception, l'impétrant dispose de **trente jours ouvrables** pour en payer le montant. Dans le cas contraire, le gestionnaire peut prélever ce montant sur la garantie bancaire.

20. Etat des lieux intermédiaire:

Il y a lieu de dresser un état des lieux intermédiaire quand un **chantier** coordonné est **mixte**, c'est-à-dire qu'il porte à la fois sur des installations (câbles, gaines, antennes, etc.) et sur une deuxième catégorie de travaux. Le chantier est alors coordonné non seulement par un impétrant-pilote mais aussi par un impétrant-coordinateur, qui supervisent chacun une partie des travaux.

Celui des deux qui a coordonné la première partie des travaux (l'impétrant-pilote ou l'impétrant-coordinateur) doit inviter par écrit, à la fin son travail, celui des deux qui va coordonner la deuxième partie des travaux à dresser l'état des lieux intermédiaire de l'emprise et de ses abords (sur une largeur extérieure de 4 mètres à partir de la clôture).

Si dans un délai de **20 jours ouvrables** après l'envoi de l'invitation, l'impétrant invité n'a pas encore dressé l'état des lieux, l'impétrant qui a envoyé l'invitation doit le dresser lui-même. Il envoie alors immédiatement une copie de cet état des lieux contradictoire à l'impétrant invité.

III. Après le chantier

1. Remise en état du chantier:

A la fin du chantier ou **au fur et à mesure** de l'achèvement des phases du chantier, l'impétrant remet l'emprise et ses abords[9] dans leur **état initial** en se référant à l'état des lieux d'entrée, et à l'autorisation d'exécution de chantier (ainsi qu'à l'avis rectificatif s'il y en a un) ou à l'accord de chantier.

Il **débarrasse** l'emprise de toute trace du chantier (clôtures, matériaux, matériel, engins, véhicules, etc.).

Il **nettoie** l'emprise (la voirie et les avaloirs notamment), et y laisse ou y remet à sa place, dans son état initial (notamment de propreté), toute pièce de mobilier urbain (bancs, poubelles, etc.) et toute dépendance de la voirie (voir description plus haut) qui a éventuellement dû être déplacée, ou modifiée (marquage au sol, etc.), pour l'exécution du chantier.

Le **calepinage**, les **dessins** et la **planéité** doivent rester identiques à l'état initial de la voirie. Le **mobilier urbain** et les **dépendances de la voirie** endommagés doivent être restaurés ou remplacés.

Après avoir remis en état l'emprise, l'impétrant-pilote envoie un **avis de terme de chantier** ou **de phase de chantier** au gestionnaire. Si l'autorisation d'exécution de chantier prévoit que le gestionnaire effectue lui-même la remise en état de la surface de la voirie, l'impétrant adresse l'avis de terme ou de phase de chantier après cette remise en état.

En cas de chantier coordonné, les impétrants institutionnels et les services d'exécution peuvent être considérés comme **solidairement responsables** de tout manquement à la remise en état du chantier, qui se produirait sur un chantier auquel ils participent.

2. Etat des lieux de sortie:

Au plus tard **dix jours ouvrables après** la fin du chantier, l'impétrant (ou l'impétrant-pilote si c'est un chantier coordonné) invite le gestionnaire de la voirie à dresser l'état des lieux de sortie. Si le gestionnaire ne l'a pas encore fait 20 jours après l'invitation, tout est présumé être remis en ordre.

3. Travaux complémentaires:

Des travaux complémentaires doivent être réalisés par l'impétrant (ou par les impétrants coordonnés en cas de chantier coordonné) si le gestionnaire observe pendant l'état des lieux de sortie que l'emprise et ses abords ne sont pas dans leur état initial, ou que leur état ne correspond pas à ce qui est demandé dans l'autorisation d'exécution de chantier, dans un avis rectificatif ou dans l'accord de chantier.

Si le gestionnaire ne donne aucun ordre à l'impétrant à ce sujet dans les **vingt jours ouvrables** qui suivent l'état des lieux de sortie, tout est présumé être remis en ordre. Si par contre des travaux complémentaires sont effectués, un **nouvel état des lieux de sortie** doit être dressé (selon la même procédure, décrite ci-dessus, que précédemment).

Si les travaux complémentaires n'ont pas été réalisés correctement, le gestionnaire de voirie peut exécuter les travaux lui-même, à la charge financière de l'impétrant (ou à celle des impétrants coordonnés en cas de chantier coordonné).

[9] Les abords de l'emprise sont entendus comme la surface de la voirie située autour du chantier sur une largeur de quatre mètres à partir de la clôture du chantier.

4. Déclaration de clôture de chantier et garantie triennale:

Au plus tard vingt jours ouvrables après l'état des lieux de sortie, l'impétrant (ou l'impétrant-pilote en cas de chantier coordonné) doit envoyer au gestionnaire (ou aux gestionnaires, si l'emprise en concerne plusieurs; et à la Commission si l'autorisation de chantier a été soumis à l'avis de celle-ci) une déclaration de clôture de chantier, qui indique la date de clôture du chantier. La **date de clôture du chantier** est soit celle de l'état des lieux de sortie, soit la date à laquelle l'emprise est présumée remise en ordre faute de réaction du gestionnaire (voir plus haut), soit la date de la fin des travaux complémentaires.
Cette date sert au calcul de la période de **garantie de trois ans** pendant laquelle l'impétrant doit fournir au gestionnaire de voirie un « service après-vente » (réparation, reconstruction, etc.) en cas de problème dans la zone de l'emprise et de ses abords.

5. Constat de dégradations et travaux de réparation:

Si des dégradations sont découvertes pendant la période de garantie de trois ans, l'impétrant (ou l'impétrant-pilote en cas de chantier coordonné) peut être convoqué par le gestionnaire de voirie pour dresser un **constat** de ces dégradations. Si l'impétrant ne se présente pas, le gestionnaire peut dresser ce constat seul, aux frais de l'impétrant.

Si le constat établit que des dégradations ont bien eu lieu, l'impétrant doit, sur ordre du gestionnaire de voirie (envoyé dans les vingt jours ouvrables suivant le constat), réaliser les **travaux de réparation** demandés.

Bien que ces travaux de réparation ne puissent pas être programmés, ils doivent être réalisés selon les **mêmes procédures** que tout autre chantier (demande d'autorisation, avis de démarrage, etc.). Un état des lieux de sortie doit d'ailleurs être dressé à la fin de ces travaux de réparation.

Si l'impétrant ne réalise pas ces travaux comme demandé par le gestionnaire de voirie (ou s'il ne le fait pas dans les délais que le gestionnaire lui impose), le gestionnaire de voirie peut les exécuter lui-même à la charge financière de l'impétrant (ou à celle des impétrants coordonnés en cas de chantier coordonné).